



# **ВЗЛЁТ**

---

Истории,  
написанные  
пилотом  
Ту-154



ВАСИЛИЙ  
ЕРШОВ



**МЕЖДУ КОСМОСОМ  
И ЗЕМЛЕЙ**

---



МОСКВА  
2017

УДК 821.161.1-312.4  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44  
Е80

Художник — Александр Соловьев

**Ершов, Василий Васильевич.**

Е80      Между Космосом и Землей / Василий Ершов. —  
Москва : Издательство «Э», 2017. — 384 с. — (Взлёт.  
Истории, написанные пилотом Ту-154).

ISBN 978-5-699-95507-7

Командир самолета посадил за штурвал сына-подростка и ненадолго вышел из кабины. Экипаж не сразу заметил, как отключился автопилот и самолет стал потихоньку заваливаться в крен. Пока разбирались с пространственным положением самолета, пока начали предпринимать меры по выводу из крена, машина свалилась в глубокую спираль... В другое время на другом самолете командир вдруг заметил, что скорость падает. Отдал от себя штурвал. Скорость не выросла. Еще отдал. Но самолет не летит. Второй пилот сказал: «Обледенение!» Командир взглянул на крыло. Вся его поверхность была покрыта гладким блестящим льдом. Лед покрыл ленты-расчалки и нижнее крыло, начал намерзать на лобовом стекле. Самолет повис на минимальной скорости... Десятки потрясающих непридуманных историй из жизни летчиков гражданской авиации. Написанная искренне и доверительно, эта книга необыкновенно увлекает и наполняет сердца читателей мужественной романтикой полета — той, что поднимает в небо, к сияющим вершинам великого Храма Авиации.

УДК 821.161.1-312.4  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-17-95507-7

© Ершов В., 2017  
© Оформление.  
ООО «Издательство «Э», 2017



## КАПИТАН

Когда вываливаешься в светлый мир из-под плотной кромки сплошной облачности, висящей у самой земли, посадочная полоса открывается внезапно и неожиданно близко — как удар в лицо.

Ты стремился к ней, ты совершил тысячи тонких обдуманных действий и расчетов, ты, как говорят летчики, собрал «в кучу» разбегающиеся стрелки приборов, стабилизировал все параметры; ты уверен, что в результате этих расчетов и действий тяжелый лайнер — да что там лайнер — ты сам, твой центр тяжести, твой позвоночник — направлен точно в торец этой скрытой там, внизу, под свинцовой ватой облаков, полосы — и... удар в лицо!

Ты должен этот удар держать.

Ты замираешь на мгновение. Получил — и сразу утверждаешься в мире зримых ориентиров.

Положение посадочное. Идешь строго по оси. Все стабильно. Короткий вопрос штурмана: «Решение?»

— Садимся, ребята.

Отключил автопилот — и потащило вбок, и надо тут же открыться креном, и выйти снова на ось, и противоположным креном тут же остановить перемещение, чтоб не переехать; краем глаза — взгляд на скорость и вариометр... сдернуть один процент оборотов двигателей... еще один... как треплет...

Вот он, торец. «Зебра», знаки, пунктир оси — все едва просматривается сквозь густые косые полосы поземки; последний взгляд на скорость: 270 — норма.

— Торец 15! — отсчитывает штурман.

— 10!

Руки сами чуть подтягивают штурвал — они знают, каким темпом и на сколько.

— 5!

— Пла-авно малый газ!

— 3! 2! Метр! Метр! Метр! — звенит голос штурмана.

Замерла... Медленно подплывают знаки. Секунда. Другая. Третья. Теперь хорошо добрать. Руки знают... Все, замри!

Где-то сзади внизу родилось: толчок — не толчок, скорее, уплотнение под колесами, какое-то шевеление, что-то там задышало. Кажется, покатались.

— Реверс включить!

Держишь штурвалом переднюю ногу, не давая ей опуститься, а педалями помогаешь машине нащупать ось полосы.

— 220!

Нос опустился, под полом загремело: катимся.

Реверс набрал силу, тянет за хвост, трясет.

— Притормаживаю...

— 180! 160!

— Торможу!

— 140!

— Реверс выключить!

И покатались, поехали, порулили в косой поземке, и с трудом улавливаешь направление и скорость движения; только по боковым фонарям видно, что едем, а не стоим.

Это движение будет все замедляться и замедляться — и плавно затихнет на перроне, превратившись в покой, устойчивость и тишину.

— На стояночном. Выключить потребители. Выключить двигатели. Спасибо, ребята.





Таких посадок я совершил за всю свою летную жизнь ну, может, два десятка, ну, три. То есть: нижний край облаков соответствовал моему минимуму погоды — 60 метров. А когда облачность была чуть, на десяток-другой метров, выше, я садился, может, сотню раз. И когда видимость на полосе была около 1000 метров, я тоже садился, может, сотню раз, а может, меньше. А всего на тяжелом самолете я совершил около тысячи посадок своими руками, остальные посадки сотворяли мои вторые пилоты.

Интересно, сколько кирпичей, один в один, положил в свои стены каменщик, работой которого я люблюсь, идя мимо красивого здания? Сколько жизней спас хирург, к которому — не дай бог — я могу угодить на стол? Сколько буханок хлеба испек мастер, который всех нас кормит? Сколько кранов, раковин и унитазов установил сантехник за свою жизнь?

Наверное, за три десятка лет любой профессионал повторил одно и то же действие много тысяч раз. И прежде чем делать, он готовился, учился и думал наперед.

Так же и я думаю наперед. Цена мягкой посадки на самолете, особенно на тяжелом лайнере, достаточно высока. Ошибку на посадке не исправишь, второй раз не сядешь, разве что после «козла»... Случаются и «козлы». Потом лежишь, думаешь... Сон не идет.

Я всегда задавал себе вопросы. Ну почему вот он может, а я нет. Почему у человека из рук выходит вещь, а у меня... Почему он берется за дело так уверенно, от него исходит такая надежность, а я утопаю в сомнениях и никак не решусь... и что люди подумают...

Таких вот сомневающихся, стеснительных, неуверенных, завидующих и комплексующих людей предостаточно. И я таким был, долго, и даже уже вроде бы связав свою жизнь с авиацией, прикоснувшись к ней, все ужасался сложности, глубинам и тонкостям ее и не верил, что смогу занять в ней надежное место, делать серьезное дело и нести ответственность.

Пока не полетел на планере в аэроклубе. И — все. Как ветер затрепал рукава рубашки и засвистел в ушах, я понял: это — мое.

Большинство летчиков приводит в авиацию романтика, и абсолютное большинство из нас остаются романтиками до конца. Это — стержень профессии, это — игла на всю жизнь.

Когда я осознал, что мне выпало такое счастье — учиться на пилота, что я попал в тот мир, о котором едва осмеливался мечтать, что своим трудом преодолел все эти препятствия, конкурсы, экзамены и медкомиссии, я сказал себе: буду стремиться стать лучше всех. Добьюсь. Положу жизнь на алтарь. Стану воздушным волком. Стану Мастером.

Стал ли я им?

Спросите у моих учеников.

Летные науки, изложенные в наших учебниках, несложны. На уровне хорошего техникума. А вот неписаным законам, которые в формулы и графики не втиснешь, надо учиться всю жизнь. И не всякому они даются легко. Да никому.

Основная работа по формированию летчика состоит не только в изучении наук и законов. Как я понял, основное в формировании пилота, капитана — это осознать себя личностью и работать, работать, работать над собой.

Капитанов тяжелых воздушных судов не так много. По всей стране — несколько тысяч. Гораздо меньше, чем, скажем, генералов. Или профессоров. Но личностные качества каждого из нас должны быть не намного ниже генеральских или профессорских.

В своем ремесле рядовой капитан и есть профессор — кто, скажите мне, летает на самолете лучше линейного пилота?

В летном училище у меня был момент, когда мне никак не удавался один элемент полета. Требовалось пролететь на легком «Як-18» вдоль всего аэродрома на высоте ровно метр, чтобы запомнить на глаз эту высоту, очень важную





при производстве посадки. Предыдущий опыт полетов на планере мешал мне: там мы садились, по сути, почти на собственные ягодицы, ну, на десять сантиметров выше — у планера не было колес шасси, а только лыжа под полом.

Встал вопрос о моей летной пригодности: круглый отличник в теории — а «метра не видит». Таких обычно списывали «по нелетной».

Инструктор, отчаявшись, отдал меня на проверку командиру звена, старому летчику Ивану Евдокимовичу Кутько.

Иван Евдокимович провел со мной воспитательную беседу, которая по краткости, емкости и выразительности должна быть занесена каждому летчику в первую строку неписаных авиационных законов. Он сказал так:

— Тебя зовут как? — Вася? Так вот, Вася, повторй всегда: «Чкалов летал на «четыре». Я летаю на «шесть». А вот этот ЧУДАК (он сказал созвучное обидное слово), что меня проверяет, вообще летать не умеет. Щас я ему й покажу». Повтори.

Я повторил. Без «того» слова. Он заставил повторить с «чудаком».

И полетели.

Как бабка пошептала.

С тех пор — и до конца дней своих — я эту формулу свято исповедую. И ни разу, нигде и никогда не было у меня проблем с проверяющими — любого ранга. Любой садился ко мне, и я повторял заветную заповедь: «щас я тебе й покажу»...

Правда, чтобы ему «показать», я «таки й работал» над собой. И сейчас работаю.

Сколько катастроф с проверяющим на борту произошло в авиации из-за известной робости капитана перед авторитетом широких погон проверяющего. В напряженной ситуации, когда начальник, обычно хуже летающий, комплексующий, нервный, «раздергивал» экипаж и подавлял капи-

тана, — тому было уже не до верных и своевременных решений. Вечная проблема: два капитана на борту...

Безопасность полета ставит перед капитаном единственную задачу: правильно оценивать обстановку и быстро, вовремя, решительно действовать адекватно ситуации, предвидя и предупреждая ее перерастание в ситуацию опасную. И хороший капитан, подобно генералу, не хватает, фигурально выражаясь, автомат и не выскакивает из окопа. Он дает команды, а экипаж их выполняет.

Как дирижер является музыкантом, «играющим на оркестре», так и капитан корабля исполняет мелодию полета, дирижируя экипажем.

Как генерал дает командиру полка приказ, а уж полковник знает, как, кто, какими силами и средствами у него распорядится, — так и командир самолета дает команду члену экипажа; а у того достаточно умения, сил и средств, чтобы задачу решить.

Как профессор-хирург стоит у стола, следя за ходом операции, которую производят его ученики, — готовый к действию, сдерживая себя до того момента, когда может понадобиться единственное движение его, профессорской руки, решающее исход операции, — так ждет своей минуты опытный капитан.

Мне кажется, что капитану не следует слишком совать нос в кухню, в технологию работы каждого члена экипажа. Помогла мне в этом разобраться «Цусима» Новикова-Прибоя.

В бою командир броненосца получает доклады от ответственных лиц изо всех уголков корабля. Он оценивает обстановку и дает команды с целью, чтобы действия подчиненных способствовали выполнению боевой задачи.

Не побежит капитан тушить пожар в машинном отделении. Не пойдет он затыкать пробойну в днище. Но знать обо всем этом, увязать, соотнести, выделить главное, оценить, принять решение и дать главную, решающую команду исполнителю, который лучше умеет и должен справиться, — вот роль капитана.





И в любом случае капитан воздушного судна обязан быть личностью, умеющей оценить обстановку — и не только в воздухе, — взять на себя ответственность и известный риск, принять решение, дать команду, проконтролировать ее, исправить руками, если подчиненный ошибся, — и решить задачу так, чтобы люди, сидящие за его спиной, ничего не почувствовали, кроме восхищения.

Командир экипажа должен организовать его работу. По возможности так, чтобы эта работа вызывала у экипажа, скажем, чувство удовлетворения.

Я всегда стремился к тому, чтобы экипаж уважал меня как капитана.

Из морских книг мы знаем образы всяких капитанов. Один держал команду в страхе и почтении кулаком. Другой — строгостью, но справедливостью. Третий — принятием верных решений. Иным команда гордилась: у нас, мол, капитан — орел...

Так вот — орел должен летать!

Уж если хочешь, чтобы тебя экипаж уважал, хочешь авторитета — летай хорошо.

Первый вопрос, касающийся пилота в авиации: «Как летает?» Это главный критерий. И это важнейшее качество — при прочих равных — для ввода второго пилота в строй капитаном корабля.

Я мечтал научиться летать не хорошо — отлично! И как-то еще с училища настроился продумывать наперед каждый элемент предстоящего упражнения. До занудства. Как хороший хирург все вяжет и вяжет свои узлы, чтобы потом, в ране, не думать, чтоб рука сама сработала, — так я в уме отработывал последовательность переключения внимания, движений, зрительно представлял себе поведение машины. И это не только на самолете — на автомобиле тоже, еще мальчишкой. И ведь тренировка эта, игра за рулем отцовского «Москвича», последовательность переключения передач, работа газом и сцеплением позволили мне по-

хоть буквально сразу, решая задачи движения без отвлечения на механику действий.

Так же постепенно, в течение 15 лет, я овладел искусством пилотирования и решения летных задач. Настолько, что на всех типах самолетов, где пришлось летать командиром корабля, не пришлось краснеть за свою технику пилотирования.

Это — одно важнейшее качество капитана. Но авторитет его зиждется еще на одном. Экипаж должен видеть в капитане Человека.

Люди, вынужденные работать бок о бок в течение длительного времени и еще решать при этом серьезные задачи, должны научиться быть терпимыми друг к другу, несмотря на все свои недостатки. И капитан, на мой взгляд, должен быть в этом примером. Поэтому второй вопрос, который задается у нас: «Что за человек?»

Каким образом сколачивает каждый капитан свой экипаж, как настраивает его на работу — дело таланта.

Со мной члены моего экипажа пролетали от 8 до 15 лет. Уходили только по возрасту, по здоровью или на повышение.

Чтобы сработаться с человеком, надо быть в какой-то степени психологом. И надо уметь в чем-то уступать, всегда, однако, помня, что Дело от этого страдать не должно. В разумной взаимосвязи этих факторов — талант капитана, как и любого руководителя, впрочем.

Капитан должен все силы прилагать к одному. В сложнейших перипетиях полета на плечо этого вот конкретного человека придется опереться не раз. И этот конкретный человек верит, что ты его не убьешь. Что уж его-то капитан — это Капитан... еще поискать таких.

Такое мнение о себе надо ценить и всячески подкреплять своей профессиональной и человеческой состоятельностью.

В хорошем экипаже нет тайн. Капитану надо не казаться, а быть самым грамотным, эрудированным, мудрым, достойным человеком.





Я хвалю людей. От этого у них вырастают крылья. Терпеть не могу, когда меня ругают, и сам никогда не ругаю подчиненного.

Словечко. «Подчиненный». Брат мой по профессии. Из одной чашки пьем.

Когда такой уровень летной подготовки капитана и такие отношения в экипаже, это уже хороший экипаж.

Но есть еще кое-что, фактор, который я ставлю во главу угла всей работы экипажа. И мне это важнее всего.

Лев Толстой назвал это духом. Именно дух надо поддерживать. А это уже из области искусства.

Критерием завершенности, законченности любого дела, любой вещи является красота. И в летном деле, может, как ни в каком другом, красота присутствует везде. Красив летящий лайнер — сколько таких кадров видели мы в кино... Но редко кому, единицам из посторонних, случайно повезло попасть в пилотскую кабину и попридуриться при действе сотворения Полета.

Так вот: у меня в экипаже главное — сделать ЭТО красиво.

Может, красота Дела — это и есть та красота, которая спасет мир?

— Садись. Смотри. Учись, как ЭТО делается.

Так всегда настраиваешь новичка, обычно второго пилота: вот смотри, как это можно сделать красиво. Как песню спеть. И — показываешь руками.

Это уже красноярская школа.

Никто никогда не пытался сформулировать, в чем суть этой самой «школы». И вообще: что за школа? Почему именно красноярская? Почему не киевская или хабаровская?

Конечно же, есть и другие школы летного мастерства. Но... почему-то в свое время в элитном Международном отряде, представлявшем наш Аэрофлот за рубежом, чуть ли не половина летчиков были красноярцы. Видать, таки школа.

Красноярским летчикам повезло с географическим положением. Самый географический центр страны. И полеты: хоть на север, хоть на юг, хоть на запад, хоть на восток,

хоть куда — красноярцы летают в любую погоду, в любых условиях — и надежно.

Чтобы так летать, надо было выработать определенный комплекс требований.

Опыт показал: летать в любых климатических, географических, дневных, ночных условиях можно только при строгом соблюдении всех законов и правил. Значит, надо требовать.

Требовательность — основа. Но надо и знать. Сам изучи, освой, растолкуй и научи других, а те — следующих.

Знания и умения, требовательность и контроль. Но условия полетов у нас особенно тяжелые. Сибиряков сама жизнь заставила быть доброжелательными и помогать товарищу в трудностях.

Человечность, доброжелательность — это я сразу ощутил, едва попав в Сибирь. Народ сибирский меня порастил своей мужественной надежностью и готовностью подставить плечо без особого, впрочем, сюсюканья. Это явственно отразилось на красноярской школе. Ей органически чужды были замкнутость, стукачество, подсиживание. Кто бы ты ни был, какие бы ни были у нас с тобой личные отношения, но в нашем летном деле ты мне друг, товарищ и брат. Здесь Сибирь: сегодня я тебя выручу, а завтра ты меня. Делись, не прячь опыт, научи молодого.

Еще меня порастил красноярский подход к истолкованию летных законов. Дух и буква по-сибирски проверялись здравым смыслом на предмет пригодности к реалиям жизни. То, что не отвергалось здравым смыслом, исполнялось неукоснительно, с добавлением элементов, накопленных коллективным опытом. То, что зоркий народный глаз определял как «кабинетное изобретательство», свободно критиковалось на разборах, и каждый обходил эти неизбежные бюрократические подводные камни в меру того же здравого смысла — но так, чтобы при этом не страдал коллектив.

Вот, пожалуй, и вся школа: хорошие знания; строгое, пунктуальное следование букве и духу грамотных летных





законов; строгая требовательность, до педантизма; человечность; здравый смысл.

И еще одна особенность. В Красноярске, где эксплуатируется много разнотипной авиатехники, переучивание постоянно идет с типа на тип внутри одного коллектива. Часто человек, который вчера летал у кого-то командиром, сегодня оказывается вторым пилотом у своего более удачливого воспитанника — на другом типе самолета. Здесь очень помогает извечная красноярская ровность отношений. И такие экипажи, как у меня, до недавнего времени были не редкость: летали вместе десятилетиями.

Вот эта самая красота полета, красота Дела — и родилась у нас, и культивируется, и я ревностно почитаю ее, служу ей, творю ее.

Красота — гарантия качества.

Дело капитана — увлечь экипаж так, чтобы все стремились работать красиво, дружно и слаженно. И последний аккорд — изящная, интеллигентная посадка, посадка на грани искусства, одухотворенная святой романтикой авиации и достоинством Мастера. Эта посадка в его руках. Ради такой посадки экипаж сделает все.

У меня в экипаже не говорится «неправильно»; говорится — «некрасиво».

У каждого капитана внутри, где-то в потаенном уголке живота, таится холодок: а как я поведу себя, не дай бог случись что...

Все мы люди. Всем страшно. Все хотим жить.

Идя на летную работу, каждый из нас задавал себе этот вопрос: как я поведу себя в аварийной ситуации?

Примитивное: «А, выкручусь!» — оставим мальчикам, гонящим на «Тойотах». Мне приходилось попадать в ситуации, когда я полностью ощущал свое бессилие перед стихией и дикий, пещерный ужас парализовывал сознание. Это естественная реакция, которая вышибает из колеи любого на несколько секунд — иной раз таких нужных... Но надо как можно скорее взять себя в руки. Сознание, спо-